

El progresivo cambio de escala en las intervenciones urbanas de Barcelona (1980-1992)

Josep A. Acebillo Marín

Vista aérea del nuevo frente marítimo de Barcelona. (TAVISA-VOSA.)



When Barcelona regained a democratically elected local authority in 1979 the city was in a very backward state.

The general economic crisis was gravely affecting the textile and servi-

ces sectors, causing a high degree of unemployment and a slowing down of the Metropolitan Area's economy. The very low level of public investment in facilities and infrastructures and the practically total paralysis of private

Cuando en 1979 Barcelona vuelve a tener un gobierno municipal democrático, la ciudad se encuentra en una situación de fuerte retracción. La crisis económica general afectaba gravemente a los sectores textil y de servicios, dando lugar a un alto índice de desocupación en su Área Metropolitana y a una ralentización de su economía. El bajísimo nivel de inversiones públicas en equipamientos e infraestructuras y la práctica paralización de la inversión privada en nuevas edificaciones creaban una situación de esclerosis propositiva, especialmente evidente en la ausencia de proyectos urbanos de una cierta entidad. Como contrapunto, Barcelona disponía de un nuevo Plan General Metropolitano, aprobado sólo tres años antes, situación bastante insólita entre las grandes ciudades españolas, que consumían las primeras energías de la incipiente democracia municipal en la revisión de sus planes urbanísticos.

En aquellas circunstancias, la política urbanística del primer Ayuntamiento democrático, en 1979, fue continuadora de la iniciada dos años antes en el período de transición, a la luz del nuevo Plan General Metropolitano, y que se centraba básicamente en la *recuperación de la normalidad urbanística*, desde dos líneas principales de actuación que estaban en la base del proceso de discusión y aprobación del Plan General Metropolitano: la implantación de una clara disciplina urbanística para detener y/o corregir los procesos especulativos residuales del período anterior y el inicio de una fuerte gestión urbanística, tendente a conseguir la titularidad pública de una buena cantidad de solares e instalaciones industriales, obsoletas por la crisis, y destinadas a satisfacer la demanda social de nuevos espacios públicos y equipamientos para una ciudad tan densa como infradotada.

En cualquier caso, se trataba de un *urbanismo defensivo*, eficaz en un primer momento, pero que debía dar paso a una visión más confiada y *ofensiva* de lo urbano, más acorde con las esperanzas de los ciudadanos, que entendían el Ayuntamiento y la Ciudad, como las primeras esencias de la realidad democrática. Así, el nuevo equipo de dirección del Área de Urbanismo, nombrado a finales de 1980, y sólo un año después del acceso a la Alcaldía de Narcís Serra, ya trabajaría sobre la idea de un *urbanismo más ofensivo y propositivo*.

Desde el primer momento, se descartó la posibilidad de revisión del Plan General (aunque la situación política no podía ser más apta para la revisión), propiciando una política urbanística de renovación urbana desde la transformación de las estructuras físicas, que se podía formular interpretando convenientemente el Plan del 76, y no porque éste fuera una panacea sino porque, en

el fondo, los mecanismos de transformación urbana no pasan sólo por la confirmación o revisión de las hipótesis apriorísticas de planeamiento, sino también por la verificación del realismo de su ejecución, tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista técnico-constructivo. En este sentido, más que constatar deficiencias en el Plan, se constataban insuficiencias para llevar a cabo directamente políticas sectoriales concretas, como rehabilitación, vivienda pública, aparcamientos, etc., o también determinaciones muy sesgadas en algunos aspectos, como la ordenación viaria, con propuestas frecuentemente incompatibles con los tejidos urbanos existentes, y basadas en una idea de movilidad urbana que en Europa ya se rechazaba por ineficaz y por sus desproporcionados costos urbanos. Así pues, actuar en el marco del Plan significaba analizar proyectualmente el territorio, pero paralelamente a una intensa acción de planeamiento, *completando* las hipótesis iniciales del Plan General Metropolitano, con Planes Especiales de Reforma Interior, cuyo primer objetivo sería reconocer los barrios, para poder *actuar con obras*, mientras que otras veces se trataba de *desplanificar* acciones concretas que impedían la transformación natural de algunos sectores comprometidos desde hacía muchos años en operaciones urbanísticas poco solventes especialmente las que se referían al desplazamiento de tejidos históricos para abrir vías de alta capacidad, como la Vía O, o las aperturas de García Morato o Méndez Núñez, incompatibles con las estructuras urbanas existentes y que implicaban una idea ya desfasada de la movilidad en el centro de las grandes ciudades.

En cualquier caso, las propuestas de transformación física de las estructuras e infraestructuras debían permitir una reformulación de las formas y funciones urbanas, y una reinterpretación del paisaje urbano capaces de detener el progresivo deterioro de la calidad de vida urbana. Esta visión urbanística desde una óptica reformista, transformativa y cualitativa, se aproxima a lo que los italianos denominaron tercera generación de la urbanística, para definir la nueva situación urbanística de los años ochenta, como ruptura con la segunda generación, que se enmarcaba en el *desarrollismo* económico de los años 60.

Pero este compromiso (y no sustitución) entre plan y proyecto, de efectos muy inmediatos por su rápida ejecución en obra, sólo podía asegurarse desde una reflexión en la selección de las actuaciones, y concretamente desde el análisis y la prioridad de la escala de las intervenciones urbanas que se iban a realizar. En principio, fueron tres los criterios para seleccionar la escala y el tipo de intervención: en primer lugar, no hipotecar la posibilidad

investment in private buildings was creating a situation of planning sclerosis, made worse by the lack of significant urban developments. By way of counterpart, Barcelona and a new General Metropolitan Plan, approved only

three years earlier, somewhat unusual with respect to the other big Spanish cities which were using up the first energies of incipient municipal democracy in the revision of their development plans.

In such circumstances, the development policy of the first democratic local authority in 1979 was the continuation of that which the Metropolitan General Plan it focused generally on the reestablishment of normal urban

development based on two approaches which were established as the basis for discussion and approval of the General Metropolitan Plan (PGM). Firstly, the implanting of clear planning disciplines to halt and/or correct resi-

de proyectos de gran escala; en segundo lugar, que las intervenciones admitieran una programación muy estricta, tanto en sus plazos de ejecución, como en su cuantificación económica, o en la gestión para la disponibilidad de los terrenos; y por último, debía tratarse de actuaciones finalistas, comprensibles por sí mismas y definidoras de una nueva estructura urbana.

Estos criterios definieron dos campos de actuación inicial que ya no se abandonarían en los siguientes años: la prioridad de actuar sobre los sistemas locales y la consideración de que el mejor vertebrador de dichos sistemas era precisamente la actuación sobre los espacios públicos (calles, plazas y jardines). Por otro lado, estos criterios permitirían abordar, desde las actuaciones urbanísticas, uno de los principales objetivos del gobierno municipal: el reequilibrio entre centros y periferias, a fin de llevar la urbanidad a la ciudad desvertebrada e insustantiva, construida en los años sesenta.

1.ª etapa 1980-1987

Intervenciones en las estructuras urbanas de los sistemas locales

Ha existido, pues, una meticulosa selección y un progresivo cambio de escala en las intervenciones urbanas realizadas en Barcelona desde 1980 hasta 1992. La adecuación realista entre la elección de los proyectos y los recursos municipales para hacerles frente significó comenzar por pequeñas actuaciones locales de exclusiva responsabilidad municipal para avanzar paulatinamente en complejidad y tamaño hasta las que precisan de concertos con otras Administraciones Públicas o con el sector privado. En este sentido, los Juegos Olímpicos de 1992 serían la oportunidad para concretar proyectos urbanos cuya envergadura sobrepasaba la responsabilidad municipal.

Se puede establecer una clasificación tipológica de intervenciones urbanísticas, que se corresponden con escalas de intervención, periodicidad, tamaño, y complejidad proyectual y de gestión, pero que tienen en común el hilo conductor de la cualificación urbana desde la producción de nuevos espacios e infraestructuras urbanas.

I. Actuaciones puntuales que no afectan a los sistemas generales

Esta primera etapa, identificable por el gran número de plazas construidas se caracteriza por tres aspectos definidores:

- La generalización de una acción urbanizadora, mediante la

construcción de nuevos espacios públicos que, aunque de dimensiones pequeñas, sean capaces, por su cualidad, profusión y situación estratégica, de actuar como vertebradores y de configurar un paisaje urbano diferenciado. Es decir, intervenciones estructuradoras, no por su escala, sino por su intensidad y profusión.

- La atención a los problemas morfológicos y de significación, con objeto de que los espacios urbanos recuperen el carácter sustantivo que habían perdido, produciéndose de manera relativamente autónoma de las arquitecturas de su entorno, y como episodios urbanos reconocibles.

- La naturaleza de estas intervenciones puntuales no debe hipotecar la posibilidad de ejecutar con posterioridad proyectos de gran escala, ni debe afectar los sistemas generales.

La definición de los nuevos espacios se produce desde la "proyección *metro a metro*" con un grado de intervención similar al de la arquitectura de la edificación, siendo los límites económicos los encargados de disuadir del *over-design*, para evitar que el reencuentro con la cultura del espacio público, abandonada durante tantos años, produjera piezas impropias y ajenas por su estructura y construcción a lo que debe ser el espacio urbano. Desde esta perspectiva, los nuevos espacios se producen a partir de dos tipos de intervención:

- Reciclaje de espacios urbanos ya existentes. Muy degradados debido a la excesiva presión funcional. Se trataba de operaciones de restauración, como en la Plaza Real (1985), o de reciclaje de espacios que habían ido perdiendo su carácter, como en la Avenida de María Cristina (1985), o de racionalizar las formas en áreas destinadas a circular y aparcar, como en la Plaza de Trilla (1984).

- Urbanización *a posteriori*. El déficit de espacios urbanos de las últimas décadas no es sólo fruto de la degradación por inadecuación entre formas y usos de los existentes, sino también porque la gran mayoría de promociones de vivienda en la periferia que se hacen desde los años 60, no se completan como sería lógico con la correspondiente actuación en los sistemas generales ni en el espacio urbano, limitándose a construir las edificaciones sin ningún otro tipo de vínculo con las estructuras urbanas. Este sería el caso de las plazas de Sóller o de la Palmera (1985), que eran grandes desiertos de urbanidad entre bloques de viviendas, o de la Plaza dels Països Catalans (1984), sobre los varios informes creados al construir la nueva Estación de Sants, y que dio lugar a una de las actuaciones más radicales, modernas y ejemplares de esta primera etapa.

II. Operaciones de esponjamiento

La eficaz política de adquisición de suelo e instalaciones industriales obsoletas llevada a término permitió intervenir en áreas que, por su tamaño y situación, podían dar lugar a nuevos espacios urbanos, normalmente jardines, que paliaran uno de los déficits más evidentes y reivindicados, el de jardines y parques públicos, a la vez que con su incremento disminuiría la presión funcional sobre los que ya existían, condición indispensable para su conservación y optimización. Se trataba de instalaciones trasladadas desde el centro, como el Matadero Municipal (1985) o Pegaso (1986), de espacios obtenidos por la racionalización de instalaciones ferroviarias, como Clot (1986), Renfe-Meridiana o Estación del Norte (1989), o de fincas privadas convertidas en dominio público, como Villa Sicilia (1985).

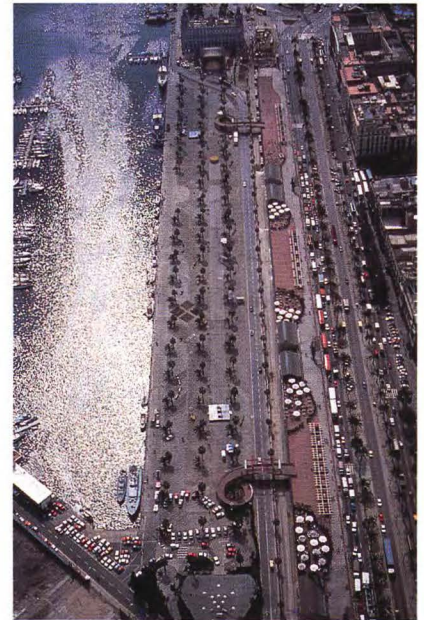
En todos estos casos se partió de la idea de sustituir la edificación por jardines públicos, manteniendo solamente algunos testimonios arquitectónicos como equipamientos del propio parque, a la vez que se mantenían las huellas de unas instalaciones que habían estado muy presentes en la historia de los barrios. En algún caso, como en el parque de la España Industrial, la decisión de "todo parque" en vez de equipamientos se tomó después de un largo y concienzudo proceso de participación popular.

Pero no siempre los espacios disponibles reúnen condiciones claras para su transformación en espacios públicos. La dificultad de encontrar espacios más aptos obliga a construir jardines sobre terrenos difíciles. Este es el caso de viejas canteras abandonadas sobre las que se construye el Parque de la Creueta del Coll (1986), o el Fossar de la Pedrera en Montjuïc (1986), configurando así una cierta práctica en la rehabilitación de terrenos difíciles como espacios urbanos, lo que permitiría actuar en barrios que por su compactación topográfica, difícilmente admitían operaciones de diseño urbano. Este sería el caso de la Plaza de Salvador Allende (1985), de los Jardines Santa Rosalía en el Carmelo y del Parque de Roquetes en Nou Barris.

Esta voluntad de esponjamiento de los tejidos urbanos más compactos se manifiesta también en áreas centrales que precisan de operaciones complejas de gestión. Así, se adquiere y se derriba una manzana de viejos edificios para construir la Plaza de la Mercè (1983), no sin problemas, pues en uno de sus edificios había vivido Picasso durante algún tiempo y la operación de derribo se hacía justo en el centenario del pintor. También en Ciutat Vella se construyen los Jardines Emili Vendrell, en un solar entre medianeras, sustituyendo la lógica construcción de un edificio por un jardín entre muros, a la manera gótica. Pero el

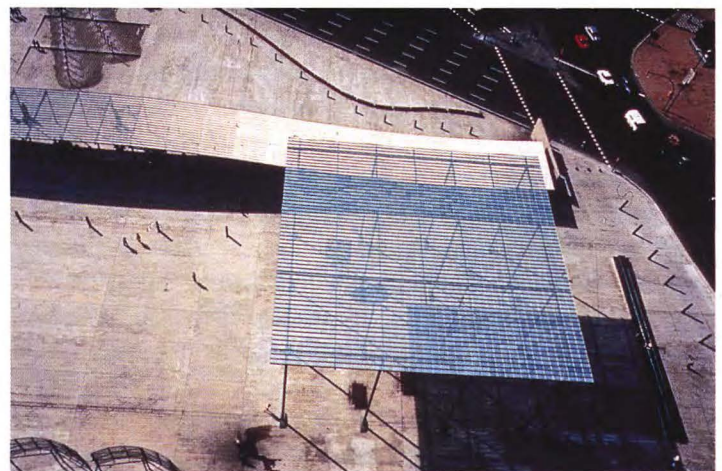
Etapa 1980-1987.

Moll de la Fusta. Vista aérea.
(TAVISA-IMPUSA.)



Via Júlia. (CB Foto.)

Plaza dels Països Catalans. (F. Català Roca.)



Puente de Felipe II. Bach de Roda. (CB Foto.)



was rejected from the start (although the political situation could not have been better) in order to provide a policy of urban renewal based on the transformation of physical structures, which could be formulated by a conve-

nient interpretation of the '76 Plan, not because this was a panacea but because basically, the machinery of urban transformation did not only involve the confirmation or revision of previous planning hypotheses but, also, the ve-

paradigma de esta política de esponjamiento mediante la sustitución de edificación por espacios públicos sería el Jardín de la Torre de les Aigües en un patio de manzana del Ensanche Cerdà (1987), iniciando así la práctica de liberar de edificación los patios del Ensanche para construir jardines públicos.

III. Primera reflexión sobre movilidad.

“Una calle no es una carretera”

Seguramente la movilidad es el más complejo y difícil de los sistemas generales urbanos. Su definición funcional es difícil, pues existen muchos factores externos que la afectan y que no son fáciles de controlar, puesto que la mayor parte de las actividades urbanas la afectan de un modo u otro. Por otro lado, su materialización en forma de calles o plazas da lugar a los componentes más definidores del paisaje urbano. En realidad el conflicto entre “forma de tráfico y forma urbana” es el peor resuelto y el que más negativamente ha marcado a las ciudades europeas en este siglo.

Teniendo en cuenta que la rehabilitación urbana pasa por la mejora de sus estructuras más características —la calle, la plaza y el jardín— y que Barcelona es una ciudad con un viario muy rico, es lógico que los proyectos sobre el viario fueran fundamentales para la concreción de las funciones y del paisaje urbano. El primer problema para resolver este conflicto entre forma de tráfico y forma urbana reside en la dificultad de definir las características precisas de la movilidad urbana, frente a los modelos de movilidad de escala interurbana, que frecuentemente se trasladan mecánicamente a la ciudad, dando lugar a un efecto de rechazo por su imposibilidad de integración en los tejidos urbanos, o a una falta de rendimiento funcional en su gestión posterior, cuando no a unos efectos contrarios a los deseados.

Son varios los puntos que distinguen la movilidad urbana de la de una carretera: una visión diferente de la fluidez y capacidad de la vía, los efectos de la estacionalidad, y la distinta naturaleza de los condicionantes contextuales; pero todos ellos implican una mayor complejidad en la movilidad urbana, pues la funcionalidad de las calles va más allá de su condición de arteria de tráfico, no está clara su especialización, y su indefinición funcional hace que pueda servir a modelos de movilidad muy diferentes y hasta opuestos en muy poco espacio de tiempo. De manera que, mientras una carretera debe atender sólo a funciones fácilmente definibles, la calle contiene funciones primarias de difícil concreción, y simultáneamente funciones secundarias derivadas de su condición de espacio urbano significativo.

Esta interpretación compleja de las vías urbanas no es inmediata ni fácil. Con frecuencia, los departamentos especializados de las grandes ciudades tienden a considerar determinadas parcelas urbanas, el tráfico por ejemplo, como competencias exclusivas y autónomas. Seguramente Barcelona es un buen ejemplo de superación de este especialismo funcional que tanto ha empobrecido la producción urbana desde el movimiento moderno. La coordinación y asunción conjunta de criterios entre los departamentos responsables del tráfico y de los proyectos urbanos ha permitido la elaboración de muchos y buenos proyectos, en los que su rendimiento y eficacia funcional del tráfico no significaban nunca menoscabo en su condición de estructuras urbanas. Por otro lado el pensar desde el inicio del proyecto en la dialéctica forma de tráfico/forma urbana permitió abandonar algunos proyectos de dudosa eficacia funcional y de imposible ejecución sin altos costos para el tejido urbano existente. De esta forma se propiciaría un conjunto de intervenciones para mejorar la movilidad basada en tres puntos básicos: la adopción de medidas *finas* para la mejora de la gestión de las vías existentes (tráfico inteligente); concluir las operaciones viarias iniciadas hacía años, pero de acuerdo con una concepción más urbana para evitar discontinuidades, o “cuellos de botella”, que disminuyen la eficacia funcional, o remodelación de vías en base a criterios funcionales que van más allá de los estrictamente de circulación y por último la ejecución de una fuerte política de aparcamiento público para residentes como un factor esencial y condicionante del sistema de movilidad.

Los proyectos más importantes de este período fueron las Vías-Parque para conectar el Primer Cinturón con el Segundo, a través del Túnel de la Rovira, a partir de un proyecto cuya estructura permitió resolver conjuntamente espacios cívicos, polideportivos y aparcamientos. Esto fue posible después de demoler parcialmente el último tramo del viaducto del Primer Cinturón (1985), para no obligar a la continuidad de unas estructuras que hubiesen supuesto la destrucción de gran cantidad de tejido urbano en el barrio del Guinardó. El trazado inicial fue sustituido por la Ronda del Mig, de trazado y características tipológicas más urbanas. El eje Valldaura, Lluchmajor, Vía Júlia, estructurador de Nou Barris y conectado con el sistema anterior a través de la Avenida Río de Janeiro. La Avenida de Gaudí (1985), como primer ejemplo de vías no ortogonales con la trama Cerdà, mucho más eficaces como vías cívicas que como vías de tráfico. El eje Román Macaya-Montevideo, como alternativa al Paseo de la Bonanova, insuficiente para absorber la fuerte estacionalidad

rification of the realism of their implementation, both from the economic as well from the technical and construction point of view. In this sense, more than answering deficiencies in the Plan, insufficiencies were countered in

order to directly implement concrete plans based on sectors such as rehabilitation, local authority housing, parking lots, etc. or, in addition, very biased resolutions in some aspects such as the designing of the roads

system which was frequently incompatible with the existing urban fabric, based on an idea of urban mobility already rejected as inefficient in Europe and because of its disproportionate urban cost. Thus, to act within the

limits of the Plan meant a planning analysis of the territory but, in parallel to an intense planning activity, complementing the initial hypotheses of the PGM with Special Interior Reform Plans, the first aim of which was to

de los colegios del norte de Barcelona. El eje Felipe II-Bach de Roda (1988), y Ronda de Sant Martí-València como elemento estructurador de los barrios de Clot-Verneda y Sant Andreu-Sagrera, a la vez que devolvía a la ingeniería urbana un papel preponderante en la definición de un nuevo y significativo paisaje urbano, mediante la construcción del puente sobre el ferrocarril en Felipe II; o la gran cantidad de calles y plazas ejecutadas en los centros tradicionales de Barcelona, en los que la reafirmación de las funciones de tráfico se matizaba a través de un proyecto muy cuidadoso con la vocación tradicional de esos espacios, como en el caso de la Plaza del Sol en el barrio de Gràcia (1985), cuyo principal argumento es la construcción de un gran aparcamiento subterráneo para residentes que no causará, como casi siempre, la hipoteca de su ordenación superficial.

Pero si todos estos proyectos tienen como referencia común la reestructuración de los sistemas locales, sin hipotecar ni condicionar los sistemas generales de movilidad, hay que hacer especial mención al que, en el límite entre los sistemas locales y generales, representó la más importante reflexión teórica y práctica sobre todo lo dicho: el proyecto de remodelación del Moll de Bosch i Alsina, comúnmente conocido como Moll de la Fusta (1987).

El proyecto de remodelación del Moll de la Fusta es un proyecto que, por su tipología y complejidad correspondería al último período de realizaciones más próximas al 92, aunque fuera diseñado y construido al inicio de este período de gestión. En realidad puede considerarse como un ensayo general para acometer los grandes proyectos. A diferencia de los anteriores su gestión no es exclusivamente municipal pues se desarrolla en terrenos ocupados por el Puerto Autónomo de Barcelona, que además financiaría la urbanización del muelle. También es la primera reflexión sobre la reordenación de la fachada marítima, y precisamente en su punto más conflictivo por su relación con Ciutat Vella. También es el punto de arranque del Cinturón del Litoral, pues su propuesta implica ya el planteamiento de unos problemas viarios directamente vinculados a la definición de los cinturones, aunque en el momento de su diseño no hubiese una perspectiva clara de financiación y realización de los mismos.

El proyecto ordena un rectángulo de 800 x 200 m, entre el monumento a Colón, la Barcelona neoclásica de la Llotja y los Pòrtics d'en Xifré, la fachada de la Ciutat Vella y el mar, a través de una minuciosa sección transversal que permite resolver el conflicto entre las infraestructuras longitudinales del Cinturón y la necesaria permeabilidad transversal entre la ciudad y el mar,

mediante una especialización de los tráficos y una superposición de tres espacios de características bien diferentes pero que comparten una estructura espacial unitaria: el área próxima a la fachada de la Ciutat Vella, donde se reordena el paseo de Colón, centrado con el monumento y con una estructura para resolver la movilidad local y de cierre del centro histórico, a base de seis carriles de tráfico urbano y dos de tráfico pesado; el muelle convertido en palmeral, que contiene además una vía de servicio portuario; y una estructura intermedia que acoge en su nivel inferior un aparcamiento para 400 plazas y la calzada cubierta del Cinturón del Litoral, sobre el cual discurre un gran balcón, donde se ubican kioscos para bares y restaurantes, que conecta con el muelle a través de dos grandes pasarelas peatonales.

Obviamente, este proyecto, por su compromiso con los sistemas generales, debería describirse en la segunda parte de este análisis, aunque prefiero evidenciar el hecho de que se diseñó en un momento en que los sistemas generales no eran abordables a nivel proyectual y de ejecución, teniendo por lo tanto el valor de prever algunas de las propuestas que después se pondrían en práctica en los proyectos de escala mayor, sin hipotecarlos y configurando desde el principio un espacio urbano sobre el que todos hemos trabajado. Pero este tipo de problemas corresponden ya al período en que Barcelona gana la candidatura para los Juegos Olímpicos de 1992 e inicia los proyectos sobre los Sistemas Generales.

2.ª etapa 1987-1992

La intervención sobre los sistemas generales

La nominación, en octubre de 1986, de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de verano de 1992 permite abordar proyectos de mayor escala de intervención que los realizados hasta ese momento.

En realidad, los JJ.OO. son el catalizador que permitirá políticas urbanísticas más ambiciosas, siguiendo así un esquema tradicional en Barcelona, mediante el cual grandes operaciones de transformación urbanística se hacen bajo los impulsos de eventos que, en principio, no tienen una razón de ser primordialmente urbanística. En este sentido, la reciente historia urbana barcelonesa tiene mucho que ver con las exposiciones universales de 1888 y 1929, que generan el derribo de murallas, la construcción de los parques de la Ciudadela y Montjuïc y la planificación de la Barcelona del Ensanche Cerdà. Considerando, pues, el año 1992 como una cita para concretar intervenciones urbanísticas, es

recognise the city districts in order to carry out works while on other occasions it was concerned with the un-planning of concrete activities which impeded the natural transformation of some areas committed, for years, to

largely unviable urban activities, especially some road plans such as the Via O plan or the García Morato or Méndez Núñez openings which were incompatible with the existing urban structure and implied ideas about large city

centre mobility which were already obsolete.

In any case proposals for physical reform of structures and infrastructures had to allow for a reformulation of urban forms and functions and a rein-

terpretation of the urban landscape which would be capable of halting the progressive deterioration of the quality of urban life. This town planning vision, seen from the reformist, transformational and qualitative point of view came



Plano general de las intervenciones
1987-1992. (Archivo IMPUSA.)

lógico que los proyectos a ejecutar sean aquellos que por su escala no eran abordables desde la normalidad del "día a día", o al menos no lo eran con la urgencia con que la ciudad los reclamaba. En principio son tres los criterios de intervención que caracterizan los proyectos de esta etapa: aquéllos que mejoran y amplían los sistemas generales, aquéllos que para su ejecución precisan de un marco supramunicipal y, por tanto, de convenios entre diferentes instituciones y, por último, aquéllos que por su ubicación modificarán la tendencia de desarrollo urbano hacia nuevas áreas.

La atención a los proyectos para mejorar o ampliar los sistemas generales es necesaria, si tenemos en cuenta que en Barcelona no se había invertido significativamente sobre ellos en los últimos cincuenta años, aun a pesar del importante desarrollo residencial realizado durante la década de los 60. De hecho, este desarrollo se caracterizó, entre otras cosas, por su desatención frente a los problemas de urbanización y de infraestructuras. Por otro lado, la complejidad de este tipo de proyectos, su envergadura económica e incluso la pluralidad de competencias institucionales para su ejecución y gestión posterior, no hacían posible su realización exclusivamente desde el Ayuntamiento, siendo preciso que, a partir de una planificación y propulsión municipal, se instrumentaran convenios con otras administraciones públicas que los hicieran factibles.

En este sentido, el consenso institucional creado en torno a los Juegos Olímpicos rompía con una inercia negativa en la manera de actuar en Barcelona, caracterizada porque tradicionalmente era exclusivamente el Ayuntamiento quien afrontaba políticas urbanísticas y sectoriales que, por su naturaleza, debían ser

objeto de atención compartida con los gobiernos central y autonómico. Pero si por la naturaleza de los proyectos, la operación 92 puede ser considerada una operación infraestructural, por su ubicación territorial, se podría considerar la política urbanística del 92 como una "operación de periferias", tendente a desarrollar áreas urbanas inactivas. Se modificaba así la tendencia que desde los años 60 localizaba las nuevas y más importantes actividades urbanas en dirección suroeste a partir de la Diagonal, en favor de un nuevo criterio de localización hacia el nordeste, en base a la recuperación de las áreas contiguas a la nueva fachada al mar del Poblenou y los cambios infraestructurales en el sector de la Plaza de las Glòries y Sant Martí-Clot.

La ejecución en la práctica de esta política de sistemas generales precisará también cambios importantes en la organización municipal, como la creación de tres sociedades municipales, AOMSA, VOSA e IMPUSA, que a partir de 1989 formaron el holding HOLSA, entre el Estado y el Ayuntamiento, responsables de la ejecución de las instalaciones de Montjuïc, de la Villa Olímpica y de las infraestructuras generales, dando lugar a una descentralización funcional para evitar el colapso de las actividades que el Ayuntamiento debe seguir haciendo de forma ordinaria, cuya eficacia y garantía de buena gestión pasa además por un fuerte proceso de descentralización territorial llevado a cabo progresivamente desde 1987.

Atendiendo a su localización, metodología proyectual y gestión, las intervenciones de esta segunda etapa podrían clasificarse en tres apartados: las que se refieren a las grandes infraestructuras, las que intervienen en las articulaciones mediante la implantación de grandes equipamientos, y las que intensifican la relación de la

close to what the Italians called the third generation of town planning, in order to define the new urban situation of the eighties as the rupture with the second generation which was based on the economic development of the seventies.

But this compromise (and not substitution) between plan and project of very immediate effect, due to the rapid execution of the works involved, could only secure itself by reflecting on the selection of the activities were to be

carried out. In principle there were three standards for the selection of the scale and type of operation. In the first place, it had not to hypothesize over the possibility of projects on a grand scale. Secondly, interventions had to

be very strictly programmed, not only as regards to the building schedule but also with respect to the availability of land for development. Finally, they must be considered complete and comprehensible in themselves constituting



1. Escultura "Cap de Barcelona", de Roy Lichtenstein. (X. Basiana-IMPUSA.)
2. Escultura "Mistos" de Claes Oldenburg i Coosje van Bruggen. (P. Maynés-IMPUSA.)
3. Torre de Telefónica en el Anillo Olímpico de Montjuïc. (E. Maynés-IMPUSA.)
4. Torre de Telecomunicaciones de Collserola. (X. Basiana-IMPUSA.)



ciudad con el mar, a través de la nueva fachada marítima del Poblenou.

I. El valor urbano de las infraestructuras

La operación urbanística del 92, entendida como una operación infraestructural para mejorar los sistemas generales, interviene básicamente en los sistemas ferroviarios, de drenaje y evacuación de aguas residuales, de ordenación del subsuelo y de movilidad.

Modificaciones en el sistema ferroviario

La desaparición de las estaciones ferroviarias de Norte-Vilanova y Cercanías de la Estación de Francia, sustituidas por la nueva Estación de Sants, la remodelación de la Estación de Francia para trenes especiales y la previsión de una nueva estación en Sagrera, dará lugar a un sistema binario con dos modernas estaciones en sus extremos, Sants y Sagrera, reforzadas por la antigua Estación Central de Francia. Esta remodelación, diseñada desde la lógica ferroviaria, permite, en su implantación urbana, asumir importantes intervenciones urbanísticas que, de otro modo, no serían factibles. La modificación de la Estación de Francia y su acceso directo desde el ramal de Glòries, ha permitido el levantamiento del ferrocarril de la costa que era la barrera que impedía la relación ciudad-mar en todo el sector del Poble Nou. La liberación de las instalaciones de Norte-Vilanova y la depresión del ramal de Glòries permite la viabilidad de la urbanización y ordenación definitiva de todo el sector Glòries-Norte como centro de grandes equipamientos culturales y la prolongación de la Diagonal y la Meridiana. La futura construcción de la Estación de Sagrera será el catalizador que permitirá asegurar la centralidad de este sector, configurando la modificación en la tendencia de desarrollo

urbano desde el SO hacia el NE a que antes nos referíamos. Pero además de estos tres objetivos generales, la remodelación ferroviaria, a partir de la liberación de suelo e instalaciones auxiliares, ha permitido la creación de nuevos espacios urbanos que, por su situación son importantes en la relación centro-periferia, como es el caso del área de equipamientos, servicios y parque de Renfe-Meridiana o del nuevo parque del Clot. Se trata, pues, de una racionalización del sistema ferroviario coherente con criterios urbanísticos más generales. En este sentido, hay que remarcar que algunas actuaciones sobre el sistema ferroviario, como el levantamiento de la línea de la costa, o el soterramiento del Ramal de Glòries, han sido la base para garantizar la viabilidad de proyectos urbanísticos tan ambiciosos como la remodelación del frente marítimo del Poble Nou, o de la Plaza de las Glòries.

Ampliación del sistema de drenaje y evacuación de aguas pluviales y residuales

El saneamiento, drenaje y evacuación de las aguas residuales ha sido uno de los problemas más antiguos y graves de Barcelona, cuya historia está llena de referencias a los graves daños producidos por inundaciones, que tradicionalmente han propiciado una actitud de fatalismo frente a un grave problema agravado doblemente por unas condiciones climáticas especiales (lluvias torrenciales muy esporádicas, típicas del Mediterráneo Occidental) y con unas desfavorables condiciones topográficas (la ciudad se asienta en una ladera, entre dos ríos y con un frente marítimo ocupado parcialmente por la montaña de Montjuïc). Este problema es abordado en profundidad en 1881, a partir del "Plan de saneamiento y drenaje del subsuelo de Barcelona", que

a new urban structure. This criteria defined to initial fields of activity which were not be rejected in the following years. The priority of acting through the local systems and the idea that the greatest coherence of such systems

consisted precisely in activities concerned with public spaces (streets, squares and gardens). On the other hand, such criteria permitted the tackling, through planning activities, of one of the main objectives of the

municipal government, namely, the re-establishing of a balance between the central areas and the suburbs with the purpose of bringing order to the chaotic and insubstantial building that had occurred in the city in the seventies.

1st phase, 1980-1987. Operations in urban structures of the local systems. Thus, there has been meticulous selection and a progressive altering of the scale of urban activities carried out in Barcelona from 1980 to 1992.

da lugar a una nueva red de más de 200 kilómetros, construida a la luz de las teorías higienistas de la época, y que proporciona, especialmente al Ensanche Cerdà, una red de alcantarillado de gran calidad. Desde entonces las actuaciones que se han llevado a cabo han sido siempre de escala menor y claramente insuficientes para resolver definitivamente el problema general de la evacuación de las aguas, sobre todo por la indefinición y falta de actuaciones concretas en toda la fachada marítima, que es donde obviamente debían resolverse los problemas de salida al mar. Esta situación se analiza parcialmente en el Plan de Saneamiento de Barcelona de 1969 y especialmente en el Plan de Saneamiento Metropolitano, redactado por la Corporación Metropolitana de Barcelona en 1983, que tiene además la enorme ventaja de que se extiende a los 28 municipios que formaban el Área Metropolitana. En estas circunstancias, es lógico que sea precisamente el saneamiento una de las políticas infraestructurales a resolver para 1992, sobre todo si se tiene en cuenta que dos de los objetivos centrales del proyecto olímpico son, precisamente, el desarrollo del frente marítimo del Poblenou y la construcción del Cinturón del Litoral a lo largo de la fachada marítima. La realización de estos proyectos requiere la resolución de los problemas relacionados con los grandes colectores y su salida al mar, que se interfieren con las infraestructuras del cinturón y de la estabilización de costas.

En esta línea se redacta en 1988 un Plan de Saneamiento que contempla no sólo el término municipal de Barcelona sino todo su ámbito hidrológico y que, a través de 336 actuaciones, desarrolla 100 kilómetros nuevos de red sobre la base de 4 líneas de actuación: la fragmentación de las grandes cuencas existentes desdoblado los colectores y aumentando los puntos de vertido al mar; la creación de un gran intersector de rieras en la zona occidental de la ciudad desde la Diagonal hasta el río Llobregat; la construcción de cuatro nuevos depósitos de regulación; y por último, la reutilización del tramo final del río Llobregat, una vez desviado, para el drenaje de aguas pluviales. Así pues, todas las actuaciones de urbanización y de infraestructuras de los proyectos del 92, y especialmente los que conciernen al frente de mar, incluyen la parte proporcional de este Plan de Saneamiento, cuya puesta en práctica debe resolver definitivamente este acuciante problema.

Ordenación del subsuelo: Plan de galerías de servicios

Teniendo en cuenta la importancia de todo lo que se refiere al subsuelo, como factor esencial para la ejecución de espacios

públicos e infraestructuras y, puesto que una buena parte de la política urbanística del 92 se basa, prioritariamente, en su producción, se entenderá que se preste especial atención a la ordenación del subsuelo.

Por razones complejas que ahora no vamos a analizar, la reflexión sobre la ordenación del subsuelo ha sido sistemáticamente marginada por la cultura urbanística posterior al movimiento moderno, no sólo en Barcelona sino en general en todas las grandes ciudades europeas. El subsuelo no sólo no ha sido investigado urbanísticamente, sino que tampoco ha sido considerado como "potencial de espacio disponible" para determinadas funciones urbanas, rompiendo así nuestra tradición mediterránea, con excepción de los ferrocarriles metropolitanos que, aunque muy parcialmente, han sido su principal y más reciente utilización racional.

En la ciudad moderna se ubican en el subsuelo las redes de instalaciones urbanas más primordiales para su funcionamiento, desde las alcantarillas hasta las conducciones de gas, pero en la mayoría de los casos, son redes diseñadas desde una lógica de autonomía de los servicios que utilizan el subsuelo indiscriminadamente, hipotecando otras opciones de futuro que podrían ser compatibles y tratándolo como "un solar disponible y sin valor donde se instala el primero que llega". En Barcelona esta situación no es mejor que en el resto de ciudades europeas, siendo aun más grave por su alta densidad de edificación y servicios. Se podría decir que estamos ante un auténtico proceso de "vietnamización urbana" de consecuencias muy negativas para la calidad de la vida de los ciudadanos que ven como los pavimentos de sus calles y plazas son continuamente levantados sin ningún orden lógico, para realizar operaciones de reparación de unas instalaciones chapuceras que, en muchos casos, se superponen, dando lugar a una pérdida de eficacia funcional, tanto de la propia instalación como de la destinada al tráfico, cuando no a posibles problemas de seguridad.

Sin embargo, en los últimos años, el subsuelo ha recuperado un creciente protagonismo, especialmente por parte de los operadores privados, de forma que los límites entre suelo y subsuelo han perdido contundencia, sobre todo por las nuevas tecnologías de edificación. Desde un punto de vista funcional el subsuelo ha ganado autonomía (aparcamientos, complejos comerciales, museos, etc.) de forma que ya no puede ser considerado como una simple extensión de la edificación principal. Asimismo, el subsuelo cobra cada vez mayor importancia desde el punto ecológico y de calidad de la vida, puesto que determinadas

actuaciones desde el subsuelo aseguran menores costes energéticos y menor impacto ambiental.

A pesar de todo ello, la legislación y la práctica urbanística más reciente no contemplan el subsuelo como un hecho específico, de forma que en los planes de ordenación todavía se continúa regulando básicamente *sobre la cota 0*, cuando es indudable que, si se quiere controlar urbanísticamente el territorio, es imprescindible para la Administración el control del subsuelo.

Dado, pues, el creciente valor estratégico del subsuelo para el planeamiento urbano, es de prever que en los próximos años éste será un tema de referencia importante del debate urbanístico, sobre todo en las grandes ciudades, superando su actual desplazamiento.

Es desde esta perspectiva que la operación infraestructural del 92 incide sobre el subsuelo. Es incoherente pensar que una inversión y un proyecto tan importante como el de los cinturones de ronda pueda ver mermada su eficacia funcional por la ausencia de una regulación estricta en su subsuelo que garantice que la conservación y ampliación de las redes de servicios no obligará a trabajos que impliquen cortes de tráfico. Obviamente, no se podía dejar pasar la oportunidad de aprovechar la gran inercia de la inversión económica de la construcción de los cinturones para construir galerías de servicios que aseguren la explotación de las redes de forma autónoma y sin inconvenientes para el funcionamiento de los cinturones.

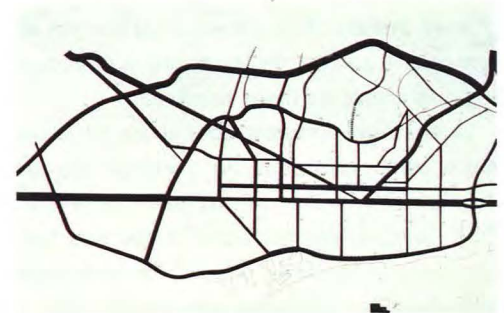
La falta de entusiasmo de algunas compañías de servicios y la hostilidad de otras hizo pensar en la conveniencia de dar la máxima cobertura legal a un proyecto que, además, debía cofinanciarse entre el Ayuntamiento y las compañías de servicios. Esta es la razón de ser del Plan de Galerías de Servicios que, con el rango de Plan Especial de Ordenación Urbanística, regula el paso de las redes por el subsuelo de los cinturones en una franja de 500 metros de anchura a lo largo de ellos, dejando urbanísticamente fuera de ordenación los servicios que no se ubiquen en galerías o en determinadas condiciones previstas en el Plan y regulando, también, la participación de las compañías en la financiación de dichas galerías a través de convenios con el Ayuntamiento o de la aplicación de contribuciones especiales.

El Ayuntamiento asume así un doble papel: por un lado garantiza el paso racional de las redes de servicios por el subsuelo de los cinturones, con un diseño realista pero también de ampliación en un futuro, y por otro lado se reserva un determinado espacio como usuario potencial que le permita, en el futuro, la implantación de nuevas tecnologías de telecomunicación por

Previsión de los flujos de tráfico para 1992 sin la construcción de las Rondas. (Archivo IMPUSA.)



Esquema de los flujos de tráfico con las Rondas en funcionamiento. (Archivo IMPUSA.)



Ronda de Delt

1. Vista aérea a su paso por Nou Barris. (E. Maynés-IMPUSA.)
2. Maqueta de la sección tipo con voladizo. (CB Foto-IMPUSA.)
3. Detalle del interior con voladizo. (E. Maynés-IMPUSA.)



Paseo de Ronda Litoral por el sector de la Villa Olímpica. (E. Maynés-IMPUSA.)



ban transformation are affected under the influence of events which, in principle, are not primordially municipal. In this sense, Barcelona's recent urban history has much to do with the universal exhibitions of 1988 and 1929

which generated the tearing down of the walls, the laying out of the Ciutadella and Montjuic parks and the planning of Barcelona of the Cerdà Example or extension beyond the walls. Considering then 1992 as the time for

cable. El Plan de Galerías, que contempla la construcción de 38 galerías de cruce transversal y 30 km de galería longitudinal, ha sido desarrollado y aprobado a lo largo de 1989, construido en 1990 y será operativo a partir de 1991.

Segunda reflexión sobre movilidad. Los Cinturones de Ronda

Una cosa son las vías urbanas, que forman la red local de calles y plazas, y a las que consideramos como estructuras complejas, poco favorables a la especialización funcional, y otra son las vías especializadas de alta capacidad de tráfico, que tienen su razón de ser en la conexión entre la red local y la regional y que afectan gravemente el tráfico urbano en la medida en que condicionan las entradas y salidas de la ciudad y la accesibilidad desde la red regional hasta las áreas centrales.

La operación infraestructural del 92, en materia viaria, implica, entre otros proyectos, la construcción de los Cinturones de Ronda, reinterpretando una parte de la red arterial prevista en el Plan General Metropolitano. Estas vías habían sido concebidas con unos criterios de diseño hoy ya superados, en los que sólo importaba su capacidad, y se comenzaron a construir a principio de los años 70 como autopistas urbanas, segregadas y especializadas, sin percatarse de que por su dimensión y situación podían llegar a degradar irreversiblemente los tejidos urbanos que atravesaran.

Poco tiempo después de iniciada su construcción, los desastres morfológicos y paisajísticos, y el manifiesto fracaso que experiencias de este tipo habían tenido en otras ciudades europeas, hicieron que la presión de muchos colectivos y asociaciones de vecinos lograran detener su construcción.

Cuando en 1988 se reemprende la construcción de los cinturones de Barcelona —como una pieza clave para la movilidad de la ciudad y también para la de los propios JJ.OO. pues sirven de conexión entre las cuatro áreas olímpicas— los criterios de diseño han variado sustancialmente. Las diferencias principales radican en que los cinturones no deben tener la máxima capacidad de tráfico posible, sino la capacidad deseable, sobre todo teniendo en cuenta la capacidad de la red local, y también que en su concepción no deben primar exclusivamente los parámetros derivados del tráfico de paso, sino que deben ser considerados como vías colectoras y distribuidoras entre los tráficos regional y local.

Una vía de circunvalación diseñada exclusivamente para obtener la capacidad máxima puede producir sobre la red local una situación de bloqueo por dificultades de mecanismos de conexión,

actuando como si se tratara de un *efecto invernadero*. Es decir, la red principal se puede llegar a cargar de tanto tráfico que, a partir de un nivel y después de un cierto tiempo, la red local es insuficiente para admitir tanta capacidad, por lo que se produce una ruptura de continuidad entre las dos redes y, por tanto, una situación de bloqueo en una de ellas o en ambas. Por el contrario, la anilla de cinturones que se está construyendo se ha concebido, en términos metafóricos, para que actúe como *efecto ozono*. Se trata de una anilla con la máxima capacidad que resulta de la interrelación entre la red regional y la capacidad real de la red local, diseñada para que actúe como protección y garantía de la fluidez del tráfico urbano, a partir de la asunción de tres principios previos:

- Considerar la anilla de cinturones como una estructura de relación entre las redes regional y local, atendiendo a los niveles de servicio prefijados y a los puntos críticos de estacionalidad, pero también atendiendo estructuralmente a los diferentes escenarios urbanos que atraviesa.

- Diversificar al máximo los itinerarios de conexión de la red regional con las áreas centrales, atendiendo a la capacidad real y compleja de nuestras calles y plazas.

- Imponer a la anilla unas condiciones de diseño que permitan absorber parte de los tráficos entre barrios o entre centro y periferia, que hoy se realizan exclusivamente por la red local, a fin de que produzcan un efecto balsámico sobre el tráfico del centro.

El cumplimiento de estos objetivos condiciona la estructura básica de los cinturones en los siguientes aspectos:

- Los cinturones forman una anilla no homogénea en cuanto a geometría de trazado y a sollicitaciones funcionales según los tramos, con secciones transversales distintas según la capacidad. (El II Cinturón se ha diseñado para una capacidad comprendida entre 130.000 y 140.000 vehículos por día, mientras que la del Litoral varía entre 80.000 y 90.000. En cuanto a la captación de tráfico de paso, el orden de prelación será: Autopista A-7; II Cinturón; Cinturón Litoral). Estos criterios tienen especial relevancia en los tres nudos principales, Trinitat, Besòs y Llobregat.

- El cinturón se entiende como una estructura doble. Por un lado, vías segregadas y no semaforizadas, con parámetros de diseño A-80, que forman el tronco central, conectan con la red regional e itinerarios medios y largos. Por otro, vías semaforizadas y no especializadas que, a modo de calzadas laterales, son las encargadas de relacionar el tronco central con la red local. Esta doble estructura, bien diferenciada según los tramos, caracteriza a estos cinturones respecto de otros similares y resuelve, desde la

Detalle de la pérgola de la Rambla del Clot. (FRIS-IMPUSA.)



Vista aérea del Nudo de Collserola. (CB Foto-IMPUSA.)



Vista aérea de la nueva Rambla del Clot. (E. Maynés-IMPUSA.)



Vista aérea del enlace de la Rambla de Prim con la Ronda Litoral. (CB Foto-IMPUSA.)



Vista aérea de la nueva Rambla de Prim. (CB Foto-IMPUSA.)

diversidad de secciones transversales, la condición de vía colectora y distribuidora. En el II Cinturón el tronco central tiene 3 + 3 carriles segregados y 2 + 2 carriles semaforizados en Nou Barris, Montbau, Gràcia, y Sant Gervasi, mientras que en Sarrià y Les Corts el viario local hace las veces de calzadas laterales. El Cinturón del Litoral, en algunos tramos del Besòs tiene un tronco central de 3 + 3 carriles sin calzadas laterales, mientras que en los tramos de contacto con el mar, su tronco central tiene 2 + 2 carriles segregados y no semaforizados, a los que se adicionan hasta 4 + 4 carriles semaforizados y plenamente integrados con la red local.

- Se aplican tecnologías avanzadas de tráfico, especialmente para seguridad y para controlar las incorporaciones entre tronco central, calzadas laterales y red local, de forma que se produzca la desconexión parcial entre las redes para garantizar determinados niveles de servicio tanto en el tronco central como en las vías locales. Este criterio se manifiesta especialmente en los nudos de Diagonal, Túnel de Vallvidrera, Collserola, Túnel de la Rovira y futuro Túnel de Horta, Meridiana, Prim, Colón-Morrot y Zona Franca.

- Compatibilizar las necesidades funcionales de capacidad de tráfico con un mínimo ambiental, de forma que estas infraestructuras se integren al paisaje urbano sin superponerse violentamente a los contextos locales.

Desde estas premisas hay que entender los cinturones como vías especializadas de alta capacidad y velocidad (80 km/h en su tronco central), diseñadas como estructuras complejas capaces también de absorber parte de los tráficos locales, así como vertebradores urbanos especialmente en cuatro aspectos: a través de la construcción de galerías para servicios urbanos, mediante la ampliación cuantitativamente muy importante del sistema de zonas verdes: como generadores de servicios de atención al automóvil y de aparcamientos, y como generadores de nuevos equipamientos y vivienda pública.

Articulaciones y equipamientos. Plaza de las Glòries

Una lectura rápida del plano de la ciudad evidencia que no estamos ante un continuo urbano unitario y homogéneo, sino que la trama del Ensanche Cerdà ensambla un conjunto de estructuras diferenciales, provenientes en muchos casos del desarrollo de las poblaciones que, históricamente asentadas sobre el llano barcelonés, dieron lugar a la Barcelona que hoy conocemos. (La estructura administrativa de Barcelona descentralizada en diez distritos tiene la lógica de recaracterizar las poblaciones autónomas y relativamente dispersas hasta el S. XIX como Les Corts, Sarrià, Gràcia, Sant Martí, Sant Andreu, etc.).

Pero, independientemente de la lógica interna de cada sector, también es evidente que su estructura, su disciplina geométrica, o sus tipologías edificatorias, pierden rotundidad y se diluyen a medida que se aproximan a los bordes, quedando desdibujadas, sin estructura diferenciada, y mal cosidas con los tejidos limítrofes. La ausencia de planificación en las entregas entre los distintos tejidos, y también la falta de impulsos para una reordenación efectiva, sobre todo por la ausencia de inversión en infraestructuras, ha provocado que en todas estas articulaciones, el bajo nivel de urbanidad implique también un bajo rendimiento funcional, situación que se evidencia en espacios urbanísticamente poco claros y abandonados por falta de inversión. Pero es precisamente su desertización la que confiere más valor a estas articulaciones, pues en base a su potencial edificatorio, y por tanto funcional, se pueden convertir en polos de centralidad para albergar nuevas funciones urbanas.

El Ayuntamiento de Barcelona ha identificado algunas de estas articulaciones como *áreas de nueva centralidad* poniendo el énfasis precisamente en su potencial funcional, y desde 1987 son objeto de una gestión exhaustiva y diferenciada. Para el proyecto 92, algunas de estas articulaciones son piezas clave, atendiendo tanto a su capacidad funcional como a su integración en la lógica de los sistemas generales.

Así hay que entender el Área Olímpica de Diagonal, que articulará el borde de los municipios de Barcelona, Hospitalet y Esplugas, en base a una gran concentración de equipamientos deportivos que ya existen, pero con una ausencia total de urbanización e infraestructura que es precisamente lo que ahora se aporta. O el área Olímpica del Vall d'Hebron, como un gran parque con instalaciones deportivas de marcado carácter local, y que articulará los barrios de Taixonera, Penitents, Horta, Nou Barris y Montbau.

Pero donde más se evidencia el carácter de articulación es en la Plaza de las Glòries. Dicha plaza, auténtico centro de gravedad metropolitana, ha sido protagonista, por su centralidad, en todos los planeamientos urbanísticos importantes que se han sucedido en Barcelona desde el "Plan de Ensanche de Barcelona" de Ildefonso Cerdà en 1859, y especialmente en el "Proyecto de Enlaces de Barcelona y pueblos agregados" que León Jaussely diseña en 1911. Sin embargo, sigue siendo una asignatura pendiente, y todavía hoy es el mayor y más central espacio residual de Barcelona, como consecuencia de no haber sido objeto nunca de un proyecto de ordenación y de urbanización unitario, de la falta de definición y de inversión en infraestructuras,

y de que las que se han realizado lo han sido con criterios parciales de un funcionalismo primitivo y no dentro de una visión global acorde con su dimensión y situación estratégica.

Entendida como parte del sistema general de movilidad, la plaza de las Glòries es una pieza clave, pues en ella confluyen y se interrelacionan las tres vías urbanas más importantes: Meridiana, Diagonal y Gran Vía. El carácter de espacio roto y la ausencia de un proyecto unitario han sido las causas de que la Meridiana y la Diagonal lleguen en situación agonizante y no se prolonguen hacia la Ciudadela y el Besòs, contribuyendo así a la tradicional desconexión ciudad-mar. Por otro lado, la Gran Vía atraviesa la plaza como acceso a la Autopista A-19 sin atender ni tan siquiera en su definición tipológica a la concepción general del espacio.

La importancia de esta plaza como infraestructura básica se acentúa si tenemos en cuenta, además, que por ella pasan todas las líneas férreas que atraviesan la ciudad, por lo que cualquier reflexión urbanística para este sector pasa indefectiblemente por la definición y resolución de sus incógnitas infraestructurales.

El proyecto del sector Glòries-Nord comprende, pues, diversas actuaciones infraestructurales de la máxima importancia:

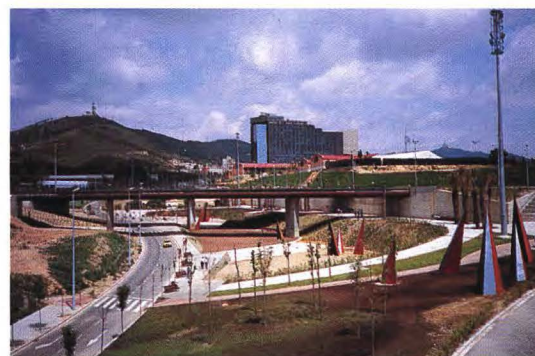
- El soterramiento de la línea del ferrocarril, lo que permitirá no sólo resolver la problemática ferroviaria sino también urbanizar el espacio liberado dando continuidad a la trama urbana y viaria. El proyecto asegura, en especial, la continuidad de las calles del Eixample, en algunos casos a partir de soluciones singulares de ingeniería como es el puente sobre el ferrocarril y metro para prolongar la calle Sardenya. Esta discontinuidad y desconexión viaria que el proyecto corrige, evidente hasta el punto que los nombres de las calles varían a un lado y otro de la plaza, ha sido una causa primordial de la inaccesibilidad al mar desde el centro de la ciudad.

- El acabado de la red local de colectores así como la construcción del nuevo colector de Glòries hasta el mar, para terminar definitivamente con la endémica inundabilidad de la zona.

- Por último, el proyecto propone la construcción de un gran anillo elíptico a dos niveles, el superior para dar continuidad a la Gran Vía hasta el Cinturón Litoral, y el anillo inferior para prolongar Meridiana y Diagonal y conectarlas con la trama viaria local. El anillo permite por su geometría la recuperación de una gran plaza central de 23.000 metros cuadrados, así como un aparcamiento de 800 plazas, funcionalmente óptimo por disponer de conexión inmediata con la red de metro.

Este nivel de urbanización e infraestructura debe permitir a corto plazo la consolidación del sector Glòries-Nord como centro

Vista general del Area Olímpica de la Diagonal; en primer término la escultura "Geometria d'Ombres" de Ricard Vaccaro. (E. Maynés-IMPUSA.)

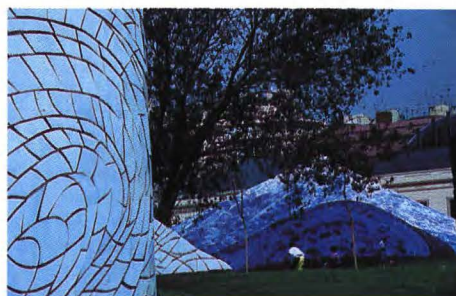
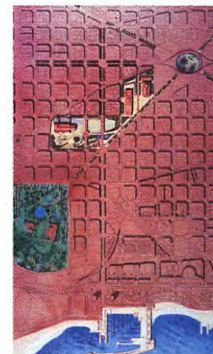


Vista aérea del Area Olímpica del Vall d'Hebron. (E. Maynés-IMPUSA.)



Vista aérea del nudo de Glòries. (CB Foto-IMPUSA.)

Planta general del eje de la Estación del Norte, plaza de les Glòries y su relación con la Villa Olímpica. (Archivo IMPUSA.)



Parque de l'Estació del Nord. (A. Arriola-IMPUSA.)

led urban and sectorial policies and these, by their nature, had to be the object of the shared attention of the central government and the local authority.

But if, as a result of the nature of the

projects, the '92 project can be considered an infrastructural project, its territorial location can be seen as a "peripheral project", tending to develop dormant urban areas. Thus, the tendency which, since the sixties, localized

terciario y de equipamientos, opción que ya había sido prevista por el plan Jaussely en 1907 que planteaba la Plaza como centro administrativo y monumental, ubicando en ella equipamientos, como Biblioteca, Correos, Palacio de la Industria, Bellas Artes y hasta el propio Ayuntamiento de Barcelona. En este sentido, el actual proyecto propone también la ubicación de importantes equipamientos públicos, como son el conjunto de Teatre Nacional de Catalunya y Auditori de Barcelona en el sector situado entre Carretera de Ribes, Lepant, Castillejos y Meridiana; el Archivo de la Corona de Aragón, en la confluencia de Marina, Meridiana y Almogàbers; o la reutilización de la antigua Estación Ferroviaria del Nord, reciclada como estación de autobuses, equipamientos deportivos (durante los JJ.OO. se celebrarán aquí las competiciones de Tenis de Mesa), cuartel de la Guardia Urbana, y sede del INEM junto a un centro para divulgación de nuevas tecnologías.

La nueva fachada al mar - La Villa Olímpica

Reordenar la nueva fachada de Barcelona al mar, a lo largo de 4 km entre la Ciutat Vella y el Besòs, implica abordar cuatro temas infraestructurales:

- Resolver definitivamente el drenaje y salida de los colectores al mar, lo que implica la remodelación y ampliación de una buena parte de la red existente y la construcción de cuatro grandes colectores de salida.
- Definir y construir el Cinturón Litoral, como vía básica perimetral, cuya reserva según el Plan General, estaba precisamente en el espacio libre entre la ciudad y el mar.
- Remodelar o eliminar la línea férrea de la costa, que llegaba a Barcelona por la Estación de Francia, con un trazado que limitaba la edificación más próxima al mar.
- Definir y consolidar la línea de costa, tanto a efectos de regeneración y consolidación de las playas, como de concreción y seguridad de los espacios que permitan ubicar definitivamente las infraestructuras descritas.

La marginación e inaccesibilidad de esta zona ha impedido hasta ahora que la residencia llegara a la fachada marítima, a excepción de unos bloques de viviendas al final de la Rambla del Poblenou, siendo la industria y las instalaciones ferroviarias los usos predominantes.

La operación del 92 propone precisamente resolver definitivamente las cuatro incógnitas infraestructurales mencionadas, e iniciar la remodelación urbanística del sector a partir de la sustitución de los usos industriales por los residenciales y xxxx. En este sentido, la decisión de situar la Villa Olímpica en el triángulo

Carlos I - Bogatell - Cinturón del Litoral, no se toma en base a las facilidades iniciales del sector —ni tan siquiera la propiedad del suelo era pública— sino como factor catalizador y como garantía para llevar a cabo la accesibilidad hasta el mar y la ordenación definitiva del sector.

Estructuralmente, la remodelación del frente marítimo del Poblenou se puede explicar como una secuencia de cuatro estructuras urbanas:

- Las playas, de 18 Ha., limitadas por el nuevo Paseo Marítimo, que conecta con el existente en la Barceloneta y se prolonga hasta la calle Prim.
- Los parques junto al mar, de 50 Ha., que ocupan todo el espacio entre el nuevo Paseo Marítimo y la línea de edificación, compatibilizando su estructura con el Cinturón del Litoral, cuyo tronco central deprimido asegura su permeabilidad transversal, actuando sus calzadas laterales como vías urbanas estructuralmente ligadas al parque y a la fachada de edificación.
- Centralidad y terciarización. La accesibilidad a este sistema general de playas y parques, además del nuevo Cinturón Litoral, y de la única conexión existente desde el siglo pasado con Ciutat Vella por Paseo de Circunval·lació-Colom, se producirá básicamente en sus dos extremos a través de Diagonal-Prim y Meridiana-Carles I (de ahí la importancia del nudo de Glòries que posibilita este doble acceso). En los dos extremos existe gran cantidad de espacio preparado para recibir equipamientos y dotaciones, que equipen funcionalmente el sector pero que a su vez aseguren su centralidad. Los usos y programas del extremo Diagonal-Prim no se gestionarán antes de 1993, una vez que se haya prolongado la Diagonal y consolidado funcional y estructuralmente los nuevos usos a ubicar en las antiguas instalaciones de Catalana de Gas y Macosa. Sin embargo, el sector en torno al final de Carlos I sí que se gestiona y ejecuta en gran parte antes de 1992, pues la mayoría de sus programas tienen relación con el desarrollo de los JJ.OO., siendo las actuaciones más importantes la remodelación del Hospital de Mar y su conexión con el nuevo Parque Biomédico; la construcción de dos torres de hotel y oficinas a ambos lados de Carlos I; el Puerto Olímpico y el Palacio de Congresos al final de Carlos I y justo en la entrada al puerto.

La nueva área residencial

Como estrategia urbana, la decisión de situar la Villa Olímpica en el sector comprendido entre el Parc de la Ciutadella y el Cementerio del Poble Nou implica identificar procesos de trans-



Vista aérea del Anillo Olímpico de Montjuïc. (CB Foto-IMPUSA.)



Pérgolas de la Avenida d'Icària. (E. Maynés-IMPUSA.)

Vista aérea del Puerto Olímpico. (CB Foto-IMPUSA.)



formación urbana cualificada con un nuevo concepto de implantación residencial.

Desde un punto de vista disciplinar, la propuesta urbanística de la Villa Olímpica, que está compuesta por 1.976 viviendas, 45.371 m² comerciales y 4.259 plazas de aparcamiento, reinterpreta el Plan Cerdà a partir de un ajuste mínimo de las características formales en que se ha venido produciendo el Ensanche en lo que va de siglo. La propuesta para la Villa Olímpica es muy ambiciosa si se tiene en cuenta la atonía que en esos momentos atraviesa el sector de promoción residencial. Se propicia desde el principio un rico repertorio tipológico y se sientan las bases para una modernización de los estándares residenciales.

A los espacios interiores de las manzanas se les da valor funcional y significativo autónomo, renunciando a su carácter de espacio público que el Ayuntamiento promueve en el Ensanche central. Si bien es cierto que la diferente densidad edificatoria no lo hace en este caso tan necesario.

La calle también cambia sus valores morfológicos. Se mantienen los ejes del viario de Cerdà pero no su sección transversal, y en algunos casos el vuelo de edificaciones sobre la calle le añade a ésta valores extrafuncionales que no reconocemos en el Ensanche tradicional. ¿Compensan estos valores la pérdida de una perspectiva abierta al mar? Se trata, en definitiva, de una reinterpretación de la manera en que el Plan Cerdà ha configurado el Ensanche, apostando más por un nuevo Ensanche marítimo que por la continuidad y depuración del existente.

Pero tanto la implantación residencial de la Villa Olímpica como la terciaria de Carlos I configuran sólo uno de los tres vértices de este sector. El segundo es la Plaza de las Glòries y el tercero el situado en torno a la confluencia Diagonal/Prim. En cualquier caso, queda para más allá del horizonte 92 el desarrollo de este último, y en especial de toda la fachada entre las calles Bilbao y Prim, que es lo que es definitiva consolidará la transformación urbanística del Poble Nou, bajo las garantías que el Ayuntamiento quiera imponer como responsable de la política urbanística y también como propietario, a través de HOLSA, de una buena parte del suelo disponible.

Así pues, analizando las actuaciones urbanísticas de Barcelona desde 1980 hasta 1992, el frente marítimo de Poble Nou se corresponde con la mayor escala de intervención. Sin embargo, aunque esta escala no tenga nada que ver con la de la Plaza Trilla, los mecanismos proyectuales y de gestión utilizados deberían asegurar, por lo menos, el nivel cualitativo que caracterizaba las actuaciones puntuales ejecutadas por el Ayuntamiento de Barcelona al inicio de este período.

going through a radical process of territorial decentralisation since 1987.

With reference to its location, planning and management methodology, operations in this second stage can be classified in three parts: those referring

to large infrastructures, those which are involved in installing large facilities and those which bring the relationship between city and sea closer together through the new maritime façade of Poblenou.

Josep A. Acebillo Marín

Arquitecto

*Director de Proyectos Urbanos del Ayuntamiento de Barcelona
Director del Instituto Municipal de Promoción Urbanística y J.J.OO.*